Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2012

13. 07. 95

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rainder Steenblock, Albert Schmidt (Hitzhofen), Christine Scheel, Margareta Wolf und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Steuerliche Absetzbarkeit von Fahrtkosten

Die Absetzbarkeit der Fahrtkosten zwischen Wohn- und Arbeitsort von der Einkommensteuer (Kilometerpauschale) ist vielfachen Kritikpunkten ausgesetzt:

1. Derzeit liegt der für die Absetzbarkeit der Fahrtkosten mit einem Kraftwagen gültige Pauschbetrag von 0,70 DM/Entfernungskilometer deutlich über den variablen Kosten der Kraftfahrzeugnutzung und vor allem deutlich über den für andere Verkehrsmittel absetzbaren Pauschsätzen. Dadurch besteht ein verkehrs- und umweltpolitisch unerwünschter Anreiz auf die Wahl des Verkehrsmittels „Auto".

2. Die Kilometerpauschale verursacht erheblichen Verwaltungsaufwand bei den Finanzämtern.

3. Durch die unterschiedlichen Pauschsätze der Kilometerpauschale haben die Einkommensteuerpflichtigen Möglichkeiten zur Steuerhinterziehung, denn der heute gültige besonders hohe Satz für die Kraftfahrzeugnutzung kann durch die fehlenden Überprüfungsmöglichkeiten der Finanzämter auch dann steuerlich geltend gemacht werden, wenn tatsächlich andere Verkehrsmittel genutzt oder Fahrgemeinschaften gebildet werden. Nach Einschätzung der Arbeitsgruppe Steuerrechtsvereinfachung der Länderfinanzminister werden diese Möglichkeiten zur Steuerhinterziehung „häufig" genutzt.

   Aus diesen Gründen wird von zahlreichen Vertreterinnen und Vertretern aus Wissenschaft, Verbänden und Politik die Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale gefordert, so z. B. vom Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft, von der Bareis-Kommission, der Arbeitsgruppe Steuerrechtsvereinfachung der Länderfinanzminister und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in ihrem Antrag „Soziale und gerechte Einkommensteuerreform 1996 (Drucksache 13/936) und im Änderungsantrag zur zweiten Beratung des Jahressteuergesetzes vom 31. Mai 1995.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Welche Pauschbeträge für die Absetzbarkeit der Fahrtkosten zwischen Wohn- und Arbeitsort von der Einkommensteuer galten im deutschen Einkommensteuerrecht in den Jahren 1950 bis 1995?

   b) In welchen Jahren galten welche zusätzlichen Regelungen für die Absetzbarkeit der Fahrtkosten von der Einkommensteuer, z. B. eine Begrenzung der höchstens absetzbaren Entfernungen?

   c) Welcher Werbungskosten- bzw. Arbeiternehmer-Pauschbetrag galt in den Jahren 1950 bis 1995?

2. Wie haben sich folgende, die steuerliche Absetzbarkeit betreffende Tatbestände in den Jahren 1980 bis 1994 entwickelt:

   a) Zahl der Steuerpflichtigen mit erhöhten Fahrtkosten,

   b) durchschnittlich für den Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort zurückgelegte Entfernung der Steuerpflichtigen mit erhöhten Fahrtkosten,

   c) Anteil der Kraftwagen-Nutzerinnen und -Nutzer an den Steuerpflichtigen mit erhöhten Fahrtkosten,

   d) Anteil der Frauen an den Kraftwagen-Nutzern, die erhöhte Fahrtkosten geltend machen?

3. Die Steuerausfälle durch die Absetzbarkeit der Fahrtkosten hängen auch davon ab, wie hoch die weiteren Werbungskosten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind, weil diese den Betrag bestimmen, der in Form erhöhter Fahrtkosten über den Arbeitnehmer-Pauschbetrag von 2 000 DM hinausgehend abgesetzt werden können.

   Wie haben sich folgende, die steuerliche Absetzbarkeit betreffende, Tatbestände in den Jahren 1980 bis 1994 entwickelt:

   a) Höhe der sonstigen Werbungskosten (außer Fahrtkosten) von abhängig beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern,

   b) Anzahl der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die ein Arbeitszimmer steuerlich geltend machen und durchschnittliche Abzugsbeträge pro Arbeitszimmer,

   c) Zahl der Steuerpflichtigen, die doppelte Haushaltsführung geltend machen,

   d) durchschnittliche Entfernungen zwischen erstem Wohn- und Arbeitsort bei Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die doppelte Haushaltsführung geltend machen,

   e) Zahl der steuerlich geltend gemachten Fahrten pro Jahr zwischen erstem Wohn- und Arbeitsort bei Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die doppelte Haushaltsführung geltend machen?

4. Hinsichtlich der Steuerausfälle durch die Absetzbarkeit der Fahrtkosten existieren wenige und sehr unterschiedliche Schätzungen. In dem Bericht der Arbeitsgruppe Steuerrechtsvereinfachung der Länderfinanzminister wird die Abschaffung der Kilometerpauschale mit nur 2,7 Mrd. DM Mehreinnahmen verbucht, während im Bericht der Bareis-Kommission die Mehreinnahmen bereits bei einer Senkung des Pauschbetrages auf 0,20 DM/km mit 3,5 Mrd. DM angegeben werden.

   a) Trifft es zu, daß beide Berechnungen der Steuermehreinnahmen bei Reform der Kilometerpauschale im Bundesministerium der Finanzen erstellt wurden?

      Wenn ja, welche Annahmen und Berechnungsschritte liegen den beiden genannten Schätzungen jeweils zugrunde?

      Wenn nein, wie schätzt die Bundesregierung die Haushaltswirkungen des Vorschlags der Bareis-Kommission zur Reform der Kilometerpauschale ein?

   b) Wie viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer können für die seit 1994 gültigen Rahmendaten (Arbeitnehmer-Pauschbetrag von 2 000 DM, Pauschbetrag der Kilometerpauschale von 0,70 DM/km) erhöhte Fahrtkosten geltend machen?

   c) Wie viele Entfernungskilometer zwischen Wohn- und Arbeitsort können die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit erhöhten Fahrtkosten pro Arbeitstag durchschnittlich geltend machen?

5. a) Wie hohe Steuermindereinnahmen würden resultieren, wenn die Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale bei Beibehaltung des Pauschbetrages von 0,70 DM/km umgewandelt werden würde?

   b) Wie hoch müßte der Pauschbetrag einer verkehrsmittelunabhängigen Entfernungspauschale festgesetzt werden, damit gegenüber der heute gültigen Regelung keine Mindereinnahmen entstehen?

6. Wie hoch hat die Bundesregierung – z. B. im Rahmen der Steuerschätzungen – die Steuermindereinnahmen der Erhöhung des Pauschbetrages der Kilometerpauschale zum 1. Januar 1994 von 0,65 auf 0,70 DM/km für das Jahr 1994 geschätzt?

7. Die derzeit gültige Bemessung der absetzbaren Entfernung nach der kürzesten benutzbaren Straßenverbindung verursacht hohen Verwaltungsaufwand und ist ebenfalls eine Quelle von Steuerhinterziehung.

   a) Wie sollte die steuerlich absetzbare Entfernung im Fall einer Umwandlung in eine Entfernungspauschale nach Auffassung der Bundesregierung definiert werden?

   b) Was spricht aus Sicht der Bundesregierung dafür bzw. dagegen, dem Vorschlag der Arbeitsgruppe Steuerrechts-

vereinfachung der Länderfinanzminister zu folgen, und die absetzbaren Entfernungen künftig nach der Luftlinie zwischen Wohn- und Arbeitsort („Zirkelprinzip") zu bemessen?

8. a) Für welche Städte und Kreise liegen EDV-mäßig erfaßte Verkehrswegenetze vor, die als Grundlage für die Berechnung der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort von den Steuerpflichtigen und den Finanzämtern herangezogen werden können?

   b) Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um diese Grundlage flächendeckend herzustellen, und in welchem Zeitraum hält die Bundesregierung dies für möglich?

9. a) Nach welchen Kriterien wurde bei der Steuerreform 1990 ein Arbeitnehmer-Pauschbetrag von 2 000 DM festgesetzt?

   b) Welcher Anteil bzw. welcher Teilbetrag des Arbeitnehmer-Pauschbetrags ist mit Fahrtkosten zu begründen?

   c) Um welchen Betrag müßte der Arbeitnehmer-Pauschbetrag für den Fall einer Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale mit einem Pauschbetrag von 0,50 DM/km abgesenkt werden?

   d) Wie hoch sind die Steuermehreinnahmen bei einer Absenkung des Arbeitnehmer-Pauschbetrags auf 1 500 DM bzw. auf 1 000 DM im Fall einer Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale mit einem Pauschbetrag von 0,50 DM/km?

   e) Um welchen Betrag müßte der Arbeitnehmer-Pauschbetrag für den Fall einer Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale mit einem Pauschbetrag von 0,20 DM/km abgesenkt werden?

   f) Wie hoch sind die Steuermehreinnahmen bei einer Absenkung des Arbeitnehmer-Pauschbetrags auf 1 500 DM bzw. auf 1 000 DM im Fall einer Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale mit einem Pauschbetrag von 0,20 DM/km?

   g) Wie weit müßte der Arbeitnehmer-Pauschbetrag für den Fall einer Abschaffung der Absetzbarkeit der Fahrtkosten abgesenkt werden?

   h) Wie hoch sind die Steuermehreinnahmen bei einer Absenkung des Arbeitnehmer-Pauschbetrags auf 1 500 DM bzw. auf 1 000 DM im Fall einer Abschaffung der Absetzbarkeit der Fahrtkosten zwischen Wohn- und Arbeitsort von der Einkommensteuer?

10. a) Wann gedenkt die Bundesregierung den Prüfauftrag des Deutschen Bundestages zur Einführung einer Entfernungspauschale (Drucksache 13/1558) in Angriff zu nehmen,

    b) welche Maßnahmen wird sie hierzu ergreifen, und

    c) wann wird sie dem Deutschen Bundestag Ergebnisse vorlegen?

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung zahlreicher Fachleute, daß die heute gültige Regelung der Absetzbarkeit der Fahrtkosten von der Einkommensteuer

    a) gleichbehandlungsschädlich ist, weil Kraftfahrzeugnutzerinnen und Kraftfahrzeugnutzer in aller Regel deutlich über den variablen Kosten liegende „Fahrtkosten" geltend machen können, während Nutzerinnen und Nutzer anderer Verkehrsmittel die tatsächlichen Ausgaben nachweisen müssen oder sehr viel geringere Pauschsätze geltend machen können,

    b) dem Gleichstellungsgebot widerspricht angesichts der strukturell ökologisch verträglicheren Mobilität von Frauen, die in geringerem Maße Kraftwagen besitzen und weniger weit fahren,

    c) ein häufig genutztes Einfallstor für Steuerhinterziehung ist, weil der für Kraftfahrzeuge geltende Pauschbetrag faktisch angesichts mangelnder Kontrollmöglichkeiten auch dann in Anspruch genommen werden kann, wenn ein anderes Verkehrsmittel benutzt wird oder Fahrgemeinschaften gebildet werden,

    d) zu verkehrs- und raumordnungspolitisch unerwünschten Anreizen auf die Wahl des Verkehrsmittels „Kraftfahrzeug" führt,

    e) und aus all diesen Gründen in einem ersten Schritt in Richtung auf eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale reformiert werden sollte?

    Wenn nein, warum nicht?

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung vieler Fachleute, daß die Fahrtkosten zwischen Wohn- und Arbeitsort als überwiegend – durch die Wohnortwahl – privat veranlaßte Kosten einzuordnen sind und eine steuerliche Absetzbarkeit daher stark eingeschränkt werden sollte?

    Wenn nein, welche Gründe sprechen nach Auffassung der Bundesregierung gegen eine solche Sichtweise?

13. a) Trifft es nach Auffassung der Bundesregierung zu, daß Pendlerinnen und Pendler aus dem ländlichen Raum etwa durch höhere Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort besonders von der Absetzbarkeit der Fahrtkosten profitieren?

    b) Trifft es nach Auffassung der Bundesregierung zu, daß die Grundstücks- und Mietpreise und damit die Wohnkosten im ländlichen Raum erheblich geringer sind?

    c) Ist eine Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale in Verbindung mit einer deutlichen Absenkung des Pauschbetrages nach Auffassung der Bundesregierung bei einer Gesamtbetrachtung der Wohn- und Fahrtkosten auch für Pendlerinnen und Pendler im ländlichen Raum zumutbar?

d) Wenn nein, warum nicht, und welche infrastrukturellen Maßnahmen müßten nach Auffassung der Bundesregierung ergriffen werden, damit Pendlerinnen und Pendler aus dem ländlichen Raum von einer zukünftigen Entfernungspauschale nicht unangemessen benachteiligt werden gegenüber in städtischen Ballungsgebieten wohnhaften Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern?

Bonn, den 4. Juli 1995

Rainder Steenblock
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Christine Scheel
Margareta Wolf
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333